



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

Propostes de CC00 de Catalunya per a una gestió sostenible dels peatges

ABRIL 2009

La captació de fons privats, recuperats mitjançant un peatge directe, va ser la modalitat de finançament d'autopistes utilitzada majoritàriament entre els anys 1960-90. Posteriorment, i principalment a la resta de l'Estat, aquest finançament es va centrar en els fons de finançament públic per construir i mantenir les noves vies de gran capacitat. Com a resultat dels canvis de finançament, la xarxa d'autopistes de Catalunya presentava un percentatge molt elevat de vies de peatge, superior a la mitjana estatal. Si bé es cert que, aproximadament, els últims 6 anys, s'ha invertit en part la tendència i arran d'això, hi ha hagut un augment del peatge "clàssic" fora de Catalunya i, comparativament, una disminució de nous peatges al nostre país.

Alguns sectors han estat reclamant la generalització del peatge per la utilització de les infraestructures viàries com a instrument de regulació del trànsit, incentiu al transvasament modal cap a mitjans més sostenibles, i font de finançament per ampliar i mantenir el sistema de transport públic.

La Llei de mobilitat aprovada el juny de 2003 establí, com a objectius: (només fem constar els relacionats de forma més directa amb consideracions a tenir en compte per IV Grup de Peatges)

a) Integrar les polítiques de desenvolupament urbà i econòmic i les polítiques de mobilitat de manera que es minimitzin els desplaçaments habituals i es garanteixi plenament l'accessibilitat als centres de treball, a les residències i als punts d'interès cultural, social, sanitari, formatiu o lúdic, amb el mínim impacte ambiental possible i de la manera més segura possible.

b) Adequar progressivament el sistema de càrregues i tarifes directes sobre la mobilitat a un esquema que integri les externalitats, que equipari transport públic i privat pel que fa als costos de producció i utilització dels sistemes, i que reguli l'accessibilitat ordenada al nucli urbà i al centre de les ciutats i dissuadeixi de fer un ús poc racional del vehicle privat, especialment a les localitats amb una població de dret superior a vint mil habitants.



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

d) Establir mecanismes de coordinació per a aprofitar al màxim els transports col·lectius, siguin transports públics o transport escolar o d'empresa.

e) (entre d'altres) : desincentivar els mitjans de transport menys ecològics.

f) Efectuar i dur a terme propostes innovadores que afavoreixin un ús més racional del vehicle privat, com el cotxe multiusuari o el cotxe compartit.

j) Disminuir la congestió de les zones urbanes per mitjà de mesures incentivadores i de foment de l'ús del transport públic i per mitjà d'actuacions dissuasives de la utilització del vehicle privat als centres de les ciutats.

m) Fomentar propostes i actuacions que contribueixin a la millora de la seguretat viària.

n) Fomentar la reducció de l'accidentalitat.

p) Introduir de manera progressiva els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, amb l'objectiu de garantir una mobilitat racional, ordenada i adequada a les necessitats dels ciutadans.

r) Avançar en la definició de polítiques que permetin el desenvolupament harmònic i sostenible del transport de mercaderies, de manera que, sense deixar d'atendre'n la demanda, se'n minimitzi l'impacte, especialment mitjançant el foment de la intermodalitat amb altres mitjans, com el ferroviari i el marítim.

s) Promoure la intermodalitat del transport de mercaderies, dotant les diferents regions i els eixos bàsics de connectivitat de les infraestructures necessàries.

t) Impulsar l'ús eficient dels recursos energètics per tal de disminuir les emissions que provoquen l'efecte hivernacle i lluitar contra el canvi climàtic d'acord amb els tractats internacionals vigents sobre la matèria.

Malauradament, i tenint només en compte les ciutades, no s'han fet massa bé els « deures »

A més , en la disposició addicional onzena es deia :

«En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta Llei, el Govern, consultant prèviament el Consell Català de la Mobilitat, ha de presentar un pla d'ordenació del sistema de peatges a les infraestructures viàries, perquè aquests esdevinguin, progressivament, instruments reguladors i de gestió



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

de la mobilitat, especialment a les àrees de congestió, i complementaris del transport públic. Aquest pla ha d'establir els mecanismes necessaris perquè el transport públic col·lectiu de superfície, tant si és de gestió pública com de gestió privada, estigui exempt de peatges»

Dissortadament l'incompliment de la Llei és evident, ja que en aquest cas no s'ha resolt res, per tant és tema que resta pendent.

La Comissió Segona del Grup de Treball de reordenació dels peatges va néixer amb la missió, d'elaborar un pla d'ordenació del sistema de peatges perquè esdevinguessin un instrument de gestió de la mobilitat, mitjançant el desenvolupament de certs elements, factors i correccions,

Des de CCOO de Catalunya entenem que l'actual sistema de peatges ha de ser transformat en un instrument que serveixi per dissuadir de l'ús insostenible del cotxe i, al mateix temps, per incentivar-ne l'ús sostenible del mateix. Per tant, l'objectiu no serà eliminar o substituir les barreres actuals, sinó que actuïn com a elements reguladors de la mobilitat a l'entorn de les grans ciutats.

Per això s'ha de posar l'èmfasi en la incidència dels peatges en la gestió de la mobilitat, entesa com un sistema integral i integrat de diversos models de transport públic i privat.

CCOO, mitjançant la FCT, ja va adreçar un document amb data 20 de desembre de 2000 a la Delegació del Govern a les Societats Concessionàries d'Autopistes, remarcant temes d'externalitats, potenciació del transport públic, anàlisi de la mobilitat obligada deguda a l'assistència al centre de treball i l'establiment de mitjans de pagament afavoridors de polítiques tarifàries per bonificar l'ús freqüent (recurrència) i d'altres.

Així mateix, CCOO fou la promotora de que constés al document de 23 de Juliol de 2002 una referència als vehicles amb alta ocupació.

El sector del transport ocasiona una sèrie d'externalitats negatives que generalment no són comptabilitzades com a costos socials, ambientals i econòmics i que sens dubte repercuteixen al conjunt de la societat afectant al nostre benestar, a l'entorn mediambiental i al desenvolupament econòmic.

És per aquest motiu que tota política de mobilitat ha de dedicar els màxims esforços a minimitzar aquestes externalitats negatives. Aquest costos externs són molt elevats i en constant augment en el nostre país, atès que tenim un model de mobilitat basat bàsicament en el vehicle privat motoritzat i en el transport de les mercaderies per carretera.



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

En el tema dels peatges, l'administració no només ha d'aparèixer quan s'han de revisar tarifes, autoritzar nous peatges, etc., sinó ta que també ha de vetllar perquè les Societats Concessionàries donin el servei, amb la deguda qualitat , així com l'atenció al usuari de forma permanent i també de forma presencial, tal i com marquen les normes, durant les 24 hores del dia i 365 dies a l'any. CCOO ja va fer arribar a la Delegació del Govern un complert informe sobre certes mancances en aquests temes i que posteriorment van ser corroborades per les inspeccions realitzades des de l'administració. Per això, ja podem anunciar que des de CCOO es demanarà que es tractin els aspectes continguts en la resposta donada al nostre informe al proper Plenari del IV Grup de treball de reordenació dels peatges.



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

Consideracions de CCOO de Catalunya al document de l'ATM ("Elaboració de propostes a curt termini per a la reordenació del sistema de peatges com a instruments de gestió de la mobilitat a la RMB. Resum metodològic i proposta)

1. Gestió sostenible dels peatges

Una gestió sostenible dels peatges vol dir afavorir l'agrupació de viatgers en un mateix vehicle privat per així promoure un ús més eficient del vehicle privat i reduir-ne el número que circulen. És a dir, els automòbils segons el número d'ocupant tindrien un descompte en el peatge i a partir de quatre ocupants haurien de tenir l'accés pel peatge gratuït. Això suposaria també un estalvi de temps de circulació de tots els usuaris de les vies i, per tant, un estalvi energètic i en termes mediambientals. Per això, per la promoció del transport públic, és fonamental l'existència de carrils VAO, perquè permeten incrementar aquest estalvi de temps i d'externalitats del transport públic.

Així doncs, els peatges tindrien una doble funció, com a eina per dissuadir de l'ús insostenible del vehicle i, a la vegada, per incentivar-ne l'ús sostenible.

D'altra banda, s'ha de tenir en compte que aquestes mesures que proposem es contradiuen amb el fons de compensació per a recuperar els peatges. Sembla poc coherent parlar de gestionar els peatges com una eina més per a promoure la mobilitat sostenible i, al mateix, temps voler eliminar el pagament directe pel seu ús, establint un peatge a l'ombra a càrrec de tots els contribuents que, a més a més, incentiva l'ús del vehicle privat motoritzat.

La mesura a aplicar és la de bonificar econòmicament l'agrupació de viatges, al nostre entendre s'hauria de fer en les barreres de peatge que estan al nostre entorn Metropolità.

Els peatges són un element de dissuasió de l'ús massiu del vehicle privat. Han de servir per promoure la mobilitat sostenible i segura.

El principal objectiu és aconseguir una modificació del comportament dels usuaris de vehicles, incrementar l'índex d'ocupació dels vehicles, un element essencial per reduir la intensitat de vehicles a la nostra xarxa viària. Això permetria reduir la congestió i millorar la generació d'ingressos que han de ser reinvertits en millores en els serveis de transport públic.



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

Criteris aplicables els dies laborables de dilluns a divendres en hores punta, segons bonificació per vehicle d'acord amb la seva ocupació:

- 75% de l'import del peatge si van tres persones.
- 100% de l'import del peatge si van quatre persones.
- Exempció de pagament als vehicles no contaminants.

El descompte als vehicles més ocupats és, des del nostre punt de vista, un dels elements més efectius per modificar els hàbits de mobilitat. Aquesta mesura va ser una de les propostes de CCOO de Catalunya, ja l'any 2002, i estem contents que el document de l'ATM faci esment d'aquesta disposició.

Els peatges poden ser útils per incentivar la gestió sostenible de la mobilitat, per exemple amb mesures com la gratuïtat dels vehicles menys contaminants.

Tanmateix, les bonificacions al cotxe compartit i als vehicles d'alta ocupació han de tenir un component molt visible, perquè els usuaris de les vies vegin clarament els avantatges que suposen aquestes mesures. Considerem que no és una mesura que s'hagi d'introduir progressivament, sinó de forma important, per aconseguir una major visibilitat de la mateixa: un 75% de descompte amb tres usuaris, fomenta un canvi d'hàbits encaminat en aquest sentit.

2. Política comercial i de descomptes

Els descomptes en hores vall, tendeixen a modificar els hàbits de circulació de la xarxa, mentre que l'increment a les hores punta permeten reduir la congestió utilitzant el sistema de peatges.

Els descomptes en les tarifes presentades han d'ésser acumulatius, per tal de garantir que el dret a la mobilitat dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya es pugui combinar amb l'ús racional del vehicle privat i, a llarg termini, un canvi d'hàbits en la nostra mobilitat.

L'aplicació del sistema tarifari (descomptes no comercials) que proposa l'estudi ha d'ésser addicional amb els descomptes comercials que existeixen en l'actualitat. Això permetria que els usuaris puguin gaudir així de l'aplicació del sistema aprovat pel Grup de Peatges per la Regió Metropolitana de Barcelona, sense que resulti una pèrdua pel sistema vigent ni un canvi de sufragar el cost per part de l'administració, en lloc de les empreses concessionàries.



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

L'aplicació del sistema de descomptes en aquelles barreres en que no existeixen elements de descompte no comercial (per exemple, a Martorell), segons l'estudi de l'ATM, ha d'entrar en vigor l'any 2010, evitant així innecessàries dilacions en la seva aplicació.

Respecte als descomptes no comercials actualment existents (Mollet, Alella i Túnels del Garraf), s'adequarà un període transitori d'introducció en el sistema, de forma progressiva, per tal que l'any 2015 hagin passat al sistema previst en el document de l'ATM. També s'ha de limitar el número d'usuaris d'aquests avantatges, per evitar fer més gran el problema (a mida que es tingui que tornar a abonar el peatge) i no estendre la concessió d'aquests elements, es a dir no facilitar nous "TELE- tacs", amb l'actual sistema de descomptes no comercials.

Dins del marc de les polítiques comercials de fidelització de l'usuari i la implantació de sistemes de pagament intel·ligent que afavoreixin la mobilitat, les societats concessionàries, mitjançant els acords amb les entitats emissores, poden distribuir de forma gratuïta el corresponent aparell de Tele-Tac a aquells usuaris que així ho demanin, sense perjudici de l'abonament d'una penalització corresponent, per mala utilització o pèrdua del mateix.

3. Crear un instrument de control i seguiment de les externalitats negatives

Creiem que és necessari mantenir un criteri de les bonificacions a les autopistes que es regirà per la menor quantitat d'emissions que enviem a l'atmosfera, per la major eficiència en l'ús del cotxe privat i per la reducció substancial de costos ambientals i econòmics, en funció de l'increment de l'ús del transport col·lectiu.

El model de tarificació s'ha d'encaminar cap a un sistema eficient, equitatiu i integral, basat en la internalització de les externalitats del transport i en la cohesió del territori de Catalunya.

S'han de mesurar econòmicament els costos que generen aquestes externalitats negatives per així conèixer la seva repercussió en el PIB català i l'impacte que tenen en la pèrdua de competitivitat de l'economia catalana. Per tant, s'han d'establir una sèrie d'indicadors per controlar els costos externs que ocasiona el nostre model de mobilitat, les propostes infraestructurals i les polítiques de mobilitat.

Els indicadors que s'han de tenir en compte són:



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

Emissions de CO₂ que provoquen el canvi climàtic. El transport és el responsable d'entre el 15 % i el 20 % dels sis mil milions de tones anuals d'emissions mundials de CO₂ que procedeixen de l'activitat humana, i un 85 % d'aquest percentatge correspon als mitjans de transport rodats. El transport públic, en canvi, representa només el 2,1 % de les emissions totals.

Emissions de gasos contaminats diòxid de nitrogen i micropartícules. Afecta la salut de les persones agreujant les malalties pulmonars i produint morts prematures. Grau de compliment del Pla anticontaminació de les zones d'especial protecció atmosfèrica.

Accidentalitat viària. A la Unió Europea, cada dia hi ha més de cent vint morts en accidents de trànsit (quaranta-tres mil morts l'any), i més de quatre mil cinc-cents ferits de diversa consideració. Una tercera part de les morts corresponen a joves menors de vint-i-cinc anys, i els vianants i ciclistes acostumen a ser els més afectats. La major part de morts es produeixen a la carretera, però, en canvi, és a les ciutats on es produeixen tres quartes parts dels accidents amb víctimes (un 19 % són vianants).

Compliment dels objectius del Pla de l'energia de Catalunya. El Pla d'Energia proposa que Catalunya ha d'actuar de forma pro-activa en el màxim desenvolupament possible del seu potencial d'energies renovables i, des del vessant de la demanda, ha d'apostar per l'estalvi i l'eficiència energètica com a eina estratègica clau de la seva política energètica. Aquesta actuació ha de ser un esforç conjunt de tota la societat catalana, des de l'Administració, empreses, institucions i ciutadans, sense més dilació i de forma permanent.

- Consum d'energia
- Consum d'energia elèctrica per fonts de producció.
- Repartiment del consum per tipus de combustibles: biocombustibles, benzines, gas natural
- Nivell d'eficiència dels diversos modes de transport.

El Llibre Blanc del Transport, que estableix la política europea de transports amb vista al 2010 diu en relació a la tarificació, que l'ideal seria que el cost d'utilització de les infraestructures sigui el resultat de la suma dels costos de manteniment i explotació i dels costos externs, com els accidents, la contaminació, el soroll i la congestió. Amb sintonia amb això, proposa una directiva sobre els principis de tarificació de l'ús de les infraestructures que inclogui una metodologia comuna de tarificació dels costos interns i externs i destinada a establir una competència lleial entre els mitjans de transport.

L'economia ens ensenya que per ser eficient s'ha d'encarir el cost dels modes que tenen un mal comportament internalitzant els costos del seu funcionament.



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

Cada mode de transport hauria d'internalitzar els seus costos externs de funcionament per això s'hauria d'estudiar la implantació d'una taxa pel sector del transport per carretera aplicant el principi de qui contamina paga, tal com ja s'aplica, per exemple a Suïssa. La recaptació d'aquesta taxa s'haurà de dedicar íntegrament a la promoció de la mobilitat sostenible i segura.

4. Manteniment de la "clàusula social" i altres aspectes

CCOO es també un Sindicat de classe treballadora i com a tal ha de exercir una labor de vigilància dels aspectes laborals. Lògicament el Grup de Peatges no s'ha constituït amb l'objectiu de vetllar per aspectes relacionats amb la normativa laboral vigent, d'això ja en tenim cura a altres àmbits i amb altres accions, però és necessari tenir presents certs aspectes socials i vitals pels interessos dels treballadors i treballadores.

A l'hora de gestionar el pagament dels vehicles d'alta ocupació en els peatges, s'ha de tenir en compte que el millor sistema per fer-ho, donades les dificultats tècniques actuals, tal com se'ns va explicar, i tenint en compte la minimització, en la mesura del possible, del nivell de frau que es pot produir per part d'alguns usuaris, és mitjançant les vies manuals, ja que malgrat tot s'oblida amb freqüència per les Concessionàries que segueix sent un canal clàssic de pagament. Aquest sistema genera també una activitat laboral i econòmica que pot ajudar al manteniment dels llocs de treball de les persones que, actualment, fan aquests serveis. Aquesta mesura s'ha de combinar amb millores tècniques a les cabines de pagament, com per exemple, les que permetin veure el número d'ocupants dels vehicles mitjançant un monitor a les cabines.

S'ha de reeditar en aquest Grup de Peatges, i per tant aquesta Comissió II té que fer arribar al Plenari, el compromís de les empreses concessionàries adquirit en relació a la denominada "clàusula social", o sigui als possibles efectes sobre l'estabilitat de l'ocupació dels treballadors i treballadores de les empreses que puguin tenir els mitjans telemàtics de pagament i la tecnificació del procés. Per això s'ha de mantenir, tant el compromís de la reubicació dels treballadors així com de mantenir el compromís de dotar de formació (especialment als cobradors/es) a aquells treballadors i treballadores que hagin de ser recol·locats laboralment.

Certament a l'últim Grup de Peatges, es va decidir que aquest compromís s'haurà d'introduir en les respectives negociacions col·lectives que es venen desenvolupant en l'àmbit de cada empresa, tal com es va acordar al seu dia:



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

“El Grup de Treball s’ha reunit i ha valorat l’aplicació de la “clàusula social” i ha acordat transmetre a les Societats Concessionàries i als Sindicats la necessitat de que en les seves discussions o negociacions col·lectives tinguin en compte aquest Acord. Les empreses i societats concessionàries es reafirmen en el compromís del compliment de la “clàusula social”, establerta en el punt 4.2 del document del Grup de Treball, de data 23 de Juliol de 2002”.

Cal puntualitzar la necessària actualització “temporal”, així com, tal i com també es va comentar al III Grup fer-ne el seu seguiment periòdic, com a qualsevol altre acord adoptat pel Grup de Peatges, sense perjudici de la seva concreció en cada empresa i en els seus respectius convenis o negociacions. Es a dir ratifiquem la nostre posició en l’establiment de garanties de verificació que, faci que fins que s’arribi a les conclusions definitives del IV Grup de Peatges es segueixi tenint en compte l’acord actual i vigent i també actualitzar la “Clàusula Social” al document definitiu.

Des de mocions de Grups Parlamentaris o dels textos transaccionals del Parlament, sempre ha existit una voluntat de “protecció” de l’ocupació, manifestada també per les pròpies Concessionàries, per això es fa mes necessari encara l’assumpció de compromisos encaminats a la defensa de l’estabilitat de l’ocupació. No ens trobem davant empreses deficitàries ni exemptes de responsabilitat social corporativa.

Es per això que des de CCOO demanem el màxim recolzament per part de tots els integrants de aquesta Comissió II del IV Grup de Peatges a que la lògica evolució tècnica, no vagi en detriment de tercers. I plantegem això perquè de fet s’està produint una “reconversió organitzativa”, que res té a veure amb altres tipus de situacions que es tenen que dirimir en altres àmbits.

5. Extensió territorial

Aquest nou sistema tarifari de les nostres xarxes d’autopistes no es pot limitar a l’àmbit territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona sinó que entenem que s’ha de buscar un sistema integrat que assoleixi al conjunt del territori de Catalunya. Aquesta mesura permetrà que el model de mobilitat serveixi com a element cohesionador del nostre territori.

6. Creació d’una central de reserves de cotxe compartit



**comissió obrera
nacional de Catalunya**

Pensem que la proposta que cal tirar endavant és la creació per part de l'ATM d'una central de reserves del cotxe compartit (CRCC) de gestió pública i amb garanties de servei. Es tracta de seguir models anglosaxons, en els quals des de les agències federals es gestiona el cotxe compartit com un servei de la mobilitat pel qual s'estableix una relació contractual i la garantia sempre de la tornada a casa.

Aquesta agència metropolitana del cotxe compartit, hauria de promoure altres aspectes beneficiosos pels usuaris del cotxe compartit, com per exemple: negociar amb les empreses l'aparcament preferent, una bonificació econòmica per part de les empreses als usuaris del sistema del cotxe compartit, reducció de peatges en autopistes, reducció d'impostos als municipis dels residents que siguin membres del servei del cotxe compartit i altres beneficis pels usuaris.

7. Rescat de peatges

És important tenir en compte el fet que els hipotètics rescats de més peatges o els denominats "peatges a l'ombra", els acaba pagant tothom, fins i tot si disposa de vehicle o no, i independentment del fet d'utilitzar o no l'autopista. Els rescats fets per l'administració suposa destinar uns recursos que podrien servir per millorar altres, com pot ser el transport públic de Catalunya.

Els rescats, per tant, haurien de ser assolits per les Concessionàries, mitjançant els ingressos derivats de les tarifes pagades pels usuaris menys eficients, energèticament parlant, del vehicle privat. És a dir, els usuaris de cotxes amb menys de tres ocupants.

Abril de 2009